

MH370: UN RAPPORTO PRESSOCHE' INUTILE

La montagna ha partorito il topolino: 495 pagine che non dicono assolutamente nulla di nuovo rispetto a quello che già si sapeva. Nulla da eccepire sul fatto che non si sia ancora rintracciato il Boeing 777 scomparso nell'Oceano Indiano l'8 marzo 2014, ma per favore non chiamiamo un dossier che fa semplicemente il punto della situazione su ciò che fino ad oggi si è riuscito a sapere con l'appellativo di "finale". E' così che abbiamo letto su qualche testata.

Appare evidente a chiunque che quando per caso, o a seguito di nuove ricerche, il relitto verrà rintracciato, il dossier dovrà per forza di cose venir riaperto. Tuttavia tenuto conto della completa assenza di novità sostanziali ci si poteva pure fermare a quanto fin qui già fatto, ovvero:

v 9 aprile 2014: Preliminary Report,

v 8 marzo 2015: 1st Interim Statement and Factual Information Report,

v 8 marzo 2016; 2nd Interim Statement ,

v 8 marzo 2017: 3rd Interim Statement ,

v 8 marzo 2018: 4th Interim Statement.

Come detto, il rapporto emesso il 2 luglio non contiene nuove informazioni, fatto del tutto ovvio in quanto anche l'ultima ricerca quella denominata "ti pago solo se trovi" (vedi nostra newsletter 3/2018) non ha fornito alcun risultato. A questo punto far uscire un altro rapporto che poco o nulla aggiunge a quanto già si sapeva è stata l'ennesima doccia fredda per i parenti delle vittime. Quale conseguenza pratica, il capo dell'aviazione civile malese (1) ha presentato le sue dimissioni.

Da parte nostra vorremmo invece soffermarci su un aspetto a nostro parere trascurato delle indagini.

L'incidente è avvenuto l'8 marzo 2014. In quella data il caso del pilota "malato di mente" che fa sfracellare un aereo al suolo non era ancora venuto alla ribalta delle cronache. Il tragico evento Germanwings volo 9525 ("caso Luibitz") avverrà in data 24 marzo 2015.

Ciò significa che quando l'8 marzo 2015 verrà reso noto il primo rapporto investigativo (2) non si aveva ragione alcuna di approfondire questo allora "inedito" aspetto riguardante la safety. Però il 24 marzo la comunità internazionale fu messa di fronte alla nuda realtà. In pratica si dovette prendere atto della funesta possibilità che si annidava nei cieli: come difendersi dai piloti mentalmente instabili?

Ora si deve annotare che fin da quel primo rapporto dell'8 marzo 2015, si potevano trovare alcune osservazioni sullo stato di salute dell'equipaggio, riferite sia al comandante, al primo ufficiale come pure al personale di cabina. (3)

Le suddette osservazioni non sono affatto variate e le si possono ritrovare anche sull'ultimo rapporto, quello emesso pochi giorni fa. (4)

“Sulla base delle cartelle cliniche della MAS, non c'erano problemi di salute insoliti per l'equipaggio di cabina, ad eccezione del supervisore in volo che ha avuto una storia di esordio iniziale il 9 giugno 2013. È stato ammesso lo stesso giorno in una struttura sanitaria privata ed è stato trattato da uno specialista neurologo. È stato dimesso il 14 giugno 2013 e ha seguito il follow-up come consigliato. Non ha avuto ulteriori attacchi dopo la sua dimissione. È stato certificato idoneo a volare il 06 agosto 2013.”

SAFETY INVESTIGATION REPORT
MH370 (SM-MRO)

licensure as a pilot. For his pain he was noted to have taken analgesics on an irregular basis. Based on available information, he was not on any regular long-term medication for any chronic medical illness.

There was no significant health-related issue for the FO. He went regularly for his yearly medical examinations for his continued licensure to fly.

Based on the medical records from MAS, there were no unusual health-related issues for the cabin crew, except for the in-flight supervisor who had a history of first onset of seizures on 09 June 2013. He was admitted on the same day in a private health care facility and was treated by a Consultant Neurologist. He was discharged on 14 June 2013 and went for a follow-up as advised. He had not experienced any further seizures since his discharge. He was certified fit to fly on 06 August 2013.

SAFETY INVESTIGATION REPORT
MH370 (SM-MRO)

the Company's document. CRM & SAP incorporate Human Factors as part of the training modules. The flying records which were monitored by the Scheduling Office indicated that all the cabin crew were well-rested before operating the flight.

1) In-flight Supervisor (IFS)

Sex	Male
Age	55 years
Marital status	Married with 4 children
Date of Joining MAS	19 November 1979
Aircraft Ratings	A330/B777/B747
Crew Performance Appraisal	Rating: 4
Validity period of licence	20 April 2014
Aeronautical experience	35 years
Medical History	43 days medical leave including 6 days hospitalisation in 2013
Last 24 hours	0:00:00 hours
Last 12 hours	0:00:00 hours
Last 07 days	19:44:00 hours
Last 28 days	82:43:00 hours
Last 90 days	305:06:00 hours
Last promotion	IFS (27 March 2000)

In effetti però osservando i due documenti da noi riportati appare che ad un ricovero dal 9 al 13 giugno ha fatto poi seguito un periodo di malattia di 37 giorni.

Quindi in poche parole il supervisore di cabina ha avuto problemi neurologici che hanno comportato nel 2013, meno di un anno prima dell'incidente, un periodo di malattia durato 43 giorni.

Osservazioni in merito:

se è del tutto comprensibile che nella prima edizione del rapporto, quella del marzo 2015, non si sia ritenuto opportuno condurre ulteriori ricerche sul problema avuto dal supervisore, è accettabile che anche dopo il caso Lubitz, in merito a questo aspetto tutto sia rimasto come descritto nel primo rapporto?

- (1) Si tratta di Azharuddin Abdul Rahman chairman di Malaysia Civil Aviation Authority.
- (2) Già quel primo rapporto consisteva di 586 pagine
- (3) A pagina 15 veniva riportata la scheda, a pagina 20 la parte descrittiva, entrambe da noi qui pubblicate
- (4) Nel rapporto del 2 luglio 2018 le stesse si trovano a pagina 31 e 37

Safety Newsletter 32/2018 del 1 Agosto 2018

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2018** : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)
- 02/2018** : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)
- 03/2018** : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)
- 04/2018** : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)
- 05/2018** : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)
- 06/2018** : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)
- 07/2018** : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)
- 08/2018** : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con "coda pesante" (9 febbraio 2018)
- 09/2018** : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)
- 10/2018** : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)
- 11/2018** : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)
- 12/2018** : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)
- 13/2018** : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)
- 14/2018** : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)
- 15/2018** : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)
- 16/2018** : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)
- 17/2018** : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)
- 18/2018** : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)
- 19/2018** : Incidente Southwest: Metal fatigue (20 aprile 2018)
- 20/2018** : Incidente Southwest: Confermata fatica del metallo (8 maggio 2018)
- 21/2018** : MH370, Meglio tardi che mai (16 maggio 2018)
- 22/2018** : L'incidente dell'Avana (18 maggio 2018)
- 23/2018** : L'incidente dell'Avana: aggiornamento (19 maggio 2018)
- 24/2018** : Le arlecchinate sulla carlinga possono provocare incidenti (20 maggio 2018)
- 25/2018** : Il volo KamAir 904 (1 giugno 2018)
- 26/2018** : E' dibattito negli Usa sull'incidente Southwest (26 giugno 2018)
- 27/2018** : Un altro pilota suicida? (17 luglio 2018)
- 28/2018** : Rapporto NTSB sul volo BA 2276 (20 luglio 2018)
- 29/2018** : Pericolosi casi contaminazione carburante (24 luglio 2018)
- 30/2018** : Programma supporto EASA sulle capacità piloti (29 luglio 2018)
- 31/2018** : Malati di mente in cielo e illusi in terra (31 luglio 2018)